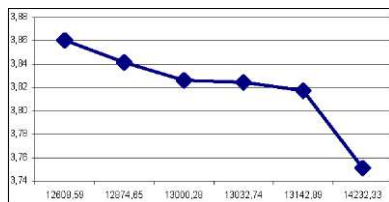
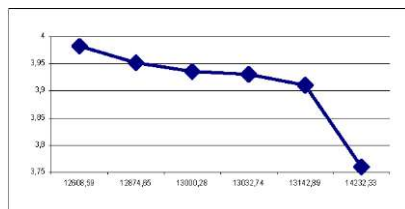


разом, трансляционные частоты мигрируют слабо, что обеспечивает устойчивый зарезонансный режим работы машины по этим частотам.

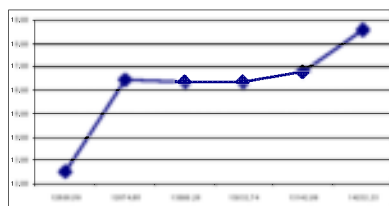
2. Первые деформационные частоты при увеличении m в результате ужесточения ребрами жесткости имеют тенденцию к росту. При этом для p_7 этот рост составляет во всем диапазоне варьирования схем оребрения 32,4%. Чувствительность $\Delta p_7 / \Delta m$ меняется от $-0,94$ МГц/кг до $14,7$ МГц/кг, составляя в среднем $7,8$ МГц/кг.



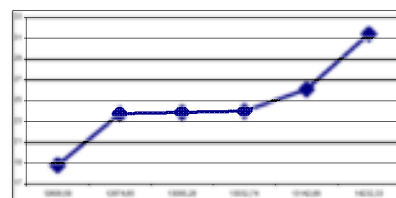
Зависимость 4-й собственной частоты (Гц) от массы машины (кг)



Зависимость 5-й собственной частоты (Гц) от массы машины (кг)



Зависимость 7-й собственной частоты (Гц) от массы машины (кг)



Зависимость 8-й собственной частоты (Гц) от массы машины (кг)

Рис. 3 – Зависимость частот колебаний от массы ВТМ

3. Важной особенностью поведения первой деформационной частоты является то, что в ходе прохождения различных стадий ужесточения в результате оребрения происходит ее перемещение из интервала ниже частоты возмущения в область выше этой частоты.

Таким образом, выбор варианта оребрения существенно сказывается на спектре собственных частот колебаний ВТМ, особенно на нижней деформационной частоте. Увеличение количества ребер может решить проблему отстройки от резонанса на частоте возмущения. Это позволяет рассматривать установку ужесточающих ребер в числе значимых варьируемых параметров, управление которыми дает возможность решать задачу частотной отстройки, обеспечения вибропрочности, вибростойкости, нагрузочной способности, долговечности, а, следовательно, и прочности ВТМ.

Анализ результатов. Выводы по результатам компьютерного моделирования поведения спектра собственных частот колебаний корпуса исследованной вибромашины при установке системы ужесточающих ребер свидетельствуют о

действенности и целесообразности применения такого способа отстройки от возможного резонанса, соответствующего частоте возбуждения этой машины дебалансным приводом.

В дальнейшем планируется исследовать влияние других конструктивных параметров на отстройку от возможного резонанса с целью определения рациональных вариантов конструкции корпусов вибромашин.

Список литературы: 1. Барчан Є.М. Удосконалення методів розрахунку та конструкції вибвної транспортуючої машини для формувальних ліній крупного литва: дис. канд. техн. наук: 05.02.02 / Барчан Євген Миколайович. – Маріуполь. – 2008. – 178 с. 2. Грабовский А.В. Ударное взаимодействие и динамические процессы в виброударных машинах с частичным разрушением технологического груза: дис. кандидата техн. наук: 05.02.09 / Грабовский Андрей Владимирович. – Харків, 2010. – 181 с. 3. Горский А.И. Расчет машин и механизмов автоматических линий литейного производства. – М. Машиностроение, 1978. – 552 с.

Поступила в редколлегию 16.10.2012

УДК 539.3

Т.А. ВАСИЛЬЕВА, мл. науч. сотр. каф. ТММиСАПР НТУ „ХПИ“, Харьков;
Л.Л. ТЕПЛИЦКИЙ, ст. гр. ТМ-87Б НТУ „ХПИ“, Харьков

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ РАСЧЕТА ЭЛЕМЕНТОВ МАШИН С ДЛИТЕЛЬНЫМ СРОКОМ РАБОТЫ ПРИ ДЕЙСТВИИ МНОГОКОМПОНЕНТНОЙ ЗАГРУЗКИ С УЧЕТОМ ИХ УТОНЕНИЯ

У статті описано новий підхід до обґрунтування параметрів елементів машин, які розраховані на тривалий період експлуатації під дією багатокомпонентного навантаження, причому з урахуванням стоншення у процесі роботи. Запропоновано також врахувати зміну ефективної товщини елементів конструкції, що має місце на кінець експлуатації. Запропоновано врахувати сумісну дію різних видів навантаження при визначенні ресурсу елементів машин. Наведені приклади застосування запропонованого підходу до розрахунку рам тепловозів.

Ключові слова: рама магістрального тепловоза, напружено-деформований стан, стоншення від корозії

В статье описан новый подход к обоснованию параметров элементов машин, рассчитанных на длительный период эксплуатации, под действием многокомпонентных нагрузок, причем с учетом утонения в процессе работы. Предложено учитывать совместное действие различных видов нагрузок при определении ресурса элементов машин. Необходимо также учитывать изменение эффективной толщины, которое имеет место к концу срока эксплуатации. Приведены примеры использования предложенного подхода к расчету рам тепловозов.

Ключевые слова: рама магистрального тепловоза, напряженно-деформированное состояние, утонение от коррозии

This paper describes a new approach to justification of parameters of machines elements designed for a long term of work under the influence of multi-component loads taking into account their thinning during work. It's proposed to consider the combined effect of different types of loads to determine the resource of machines elements. It is suggested also to take into account the change of effective thickness, that takes place by the end of term of exploitation. Examples of the use of proposed approach to the analysis of frames of locomotives are presented.

Keywords: frame of locomotive, stressed-deformed state, thinning by corrosion.

© Т.А. Васильева, Л.Л. Теплицкий

Введение. В условиях эксплуатации современные машины испытывают нагрузки различного типа (статические, динамические и, в частности, ударные). При этом с каждым годом повышаются требования к обеспечению работоспособности под воздействием нагрузок с возрастающей интенсивностью. Многокомпонентность нагрузок, действующих на один и тот же элемент машины, является, как правило, их отличительной характеристикой. Одним из примеров элементов конструкций, подверженных нагрузкам подобного типа, может служить рама тепловоза, на которую оказывают воздействие переменные (толчковые и тянущие силы при движении, вибрация, колебания температуры) и постоянные нагрузки (собственный вес конструкции). Именно совокупность нагрузок влияет на длительность ресурса основных элементов машин, продлевая или сокращая его. Дополнительную проблему как для эксплуатации, так и для исследования составляет процесс утонения элементов конструкции вследствие различных факторов (коррозия, абразивный износ и пр.). Все эти факторы, воздействующие на срок службы, например, рамы тепловозов, сильно зависят от самих условий эксплуатации (качество железнодорожного полотна, наличие на трассе больших уклонов, количество и вес вагонов состава, климатические условия [1-11]).

При исследовании по традиционным методикам, как правило, выделяются воздействия отдельных составляющих:

- по характеру воздействия – весовые и тяговые;
- по характеру распределения – статические, динамические (в т.ч. ударные);
- по виду напряженно-деформированного состояния (НДС) – изгиб, кручение, растяжение.

Однако, как будет показано далее, некорректно оценивать все воздействия покомпонентно, так как нагрузка является, как правило, многокомпонентной в каждый момент времени и влияет на элементы машин (с точки зрения оценки их прочности) в совокупности.

Ресурс элементов машиностроительных конструкций и их общая прочность при этом рассчитывается обычно

- путем оценки усталости материала при многоцикловом напряжении;
- путем расчета образования остаточных напряжений от всплесков нагрузок, от накопления повреждаемости, от деградации свойств материалов (наводороживание, коррозия и т.д.);
- посредством сравнения максимальных напряжений при всплесках нагрузок с допускаемыми.

Несмотря на то, что машины, работающие в подобных условиях, достаточно распространены, традиционные методики расчета их параметров, в частности, по критериям прочности, не учитывают в полной мере комплексность, в действительности, этого влияния. Все эти конструкции (а сюда, кроме названных рам тепловозов, можно отнести цистерны автотопливозаправщиков, подъемные краны, перегружатели, отвалообразователи и т.п.) в традиционных подходах рассчитываются таким образом, что каждая составляющая нагрузки рас-

считывается по отдельности. Это заметно искажает как общую картину нагружения, так и расчет параметров элементов машин. Следовательно, не учитывается, что все компоненты нагрузки действуют либо одновременно, либо в различной совокупности (в различные моменты времени), либо воздействие их накапливается, и это нужно учитывать при расчете элементов машин.

Таким образом, является весьма актуальной задача совершенствования методов расчета машиностроительных конструкций с учетом взаимодополняющего влияния как различных компонентов нагрузки, так и физических процессов, состояний. При этом и ограничительно-критериальные факторы также необходимо рассматривать совокупно и интегрально.

Общий подход к решению задачи. Предлагается усовершенствованный подход к расчету элементов машиностроительных конструкций, учитывающий, в отличие от традиционных (в том числе ГОСТированных, нормированных методик), всю гамму перечисленных особенностей. Более детально подход описан в работе [12]. В данной работе делается попытка оценить уровень нелинейности характера зависимости от компонент напряженно-деформированного состояния и изменение механических свойств материала деталей исследуемой машины под действием условий внешней среды.

Пример: рама тепловоза 2ТЭ10М. Рассмотрим алгоритм действий на примере оценки НДС рамы магистрального тепловоза 2ТЭ10М. Выделим в первом приближении две компоненты нагрузки:

- P_1 – усилие тяги, сосредоточенное на шкворнях рамы;
- P_2 – весово-инерционная нагрузка от действия элементов конструкции, размещенных на раме (рис. 1).

Конечно-элементная модель рамы показана на рис. 2. Средний размер элемента – 50 мм, количество узлов и элементов в конструкции около – 70 тыс.

На рис. 3-5 представлены характерные распределения полных перемещений и интенсивности напряжений (по Мизесу) от единичных величин P_1 и P_2 и их суммарного воздействия. Численные значения максимальных напряжений и перемещений приведены в табл. 1.

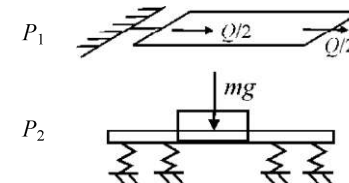


Рис. 1 – Варианты нагружения конструкции

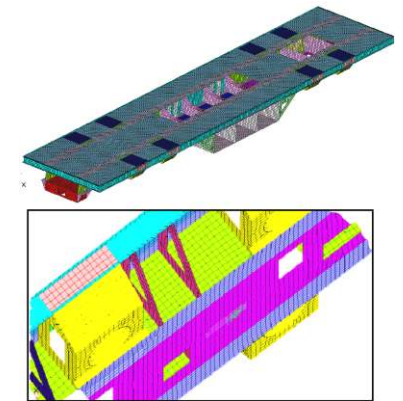


Рис. 2 – Конечно-элементная сетка рамы магистрального тепловоза 2ТЭ10М

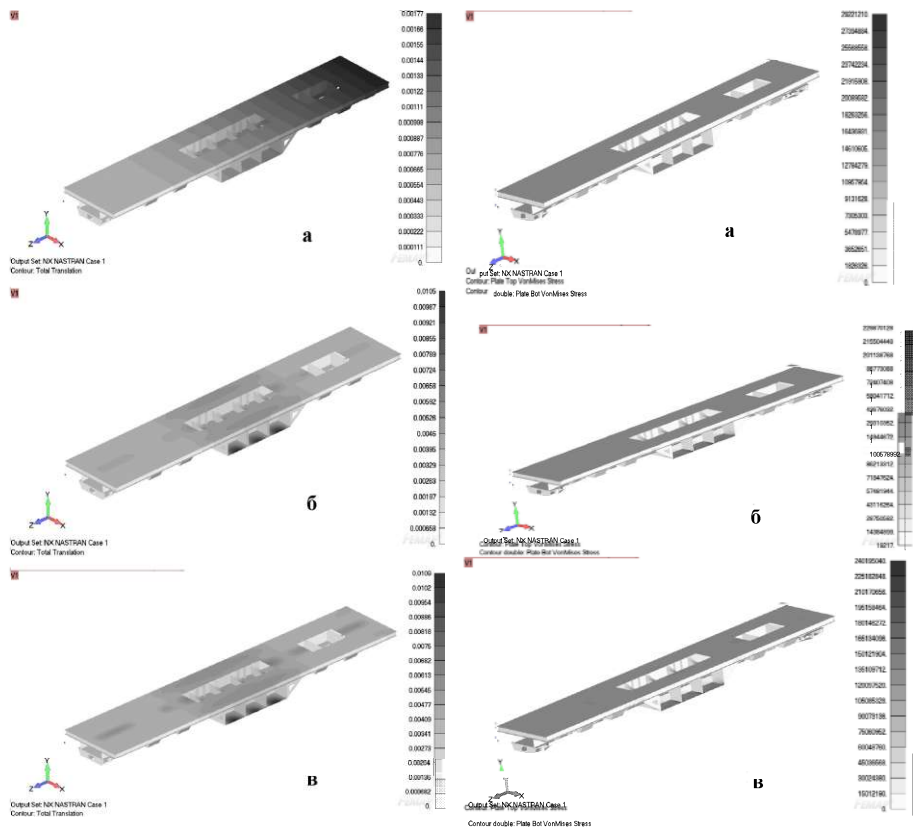


Рис. 3 – Характерные распределения интенсивности перемещений:
а – от величины P_1 , б – от величины P_2 ;
в – от суммарного воздействия величин P_1 и P_2

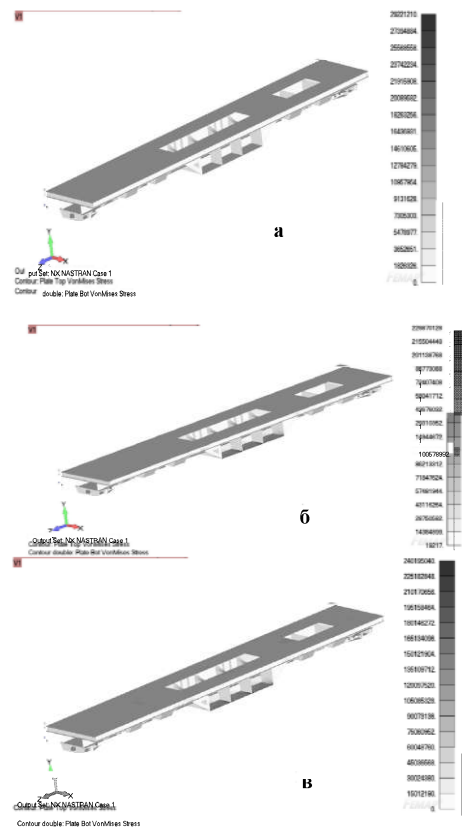


Рис. 4 – Характерные распределения интенсивности напряжений (изометрический вид сверху):
а – от величины P_1 , б – от величины P_2 ;
в – от суммарного воздействия величин P_1 и P_2

Далее был проведен расчет модели с толщинами, которые могут получиться под действием коррозии в конце срока эксплуатации. Обычно для такого типа конструкций предельные нормативно допускаемые значения коррозионного утонения составляют около 20-25% от общей толщины элементов конструкции. Для проведения тестовых расчетов все толщины были уменьшены на 20%. Картины распределения напряжений и перемещений мало отличаются по характеру от картин, приведенных на рис. 3-5. Ниже в табл. 2 приведены численные значения максимальных напряжений и перемещений по конструкции.

Анализируя результаты, можно отметить, что изменение толщин на 20% приводит к увеличению напряжений и перемещений на 24-46%. Следует заметить, что наибольшая разница достигается в тех расчетах, в которых присутству-

ет гравитационная составляющая. Как видно из таблиц, разница между значениями напряжений, получаемых путем суперпозиции «парциальных» нагрузок и расчетом их совместного действия составляет в данном случае 10-15% (при численной погрешности расчетов методом конечных элементов не более 1.5% при текущей дискретизации сетки).

Таблица 1 – Результаты расчетов компонент НДС рамы магистрального тепловоза 2ТЭ10М

Нагрузки	Напряжения, МПа		Перемещение, мм
	МКЭ	сумма	
8 т	29		1
10 т	36		2
12 т	43		2
0,7 g	229		10
1 g	234		10
1,3 g	239		10
8 т+0,7 g	230	258	10
8 т+1 g	235	265	10
8 т+1,3 g	240	272	10
10 т+0,7 g	230	263	10
10 т+1 g	235	270	10
10 т+1,3 g	240	277	10
12 т+0,7 g	230	268	10
12 т+1 g	235	275	10
12 т+1,3 g	240	282	10

Таблица 2 – Результаты расчетов компонент НДС рамы магистрального тепловоза 2ТЭ10М с учетом коррозионного утонения

Нагрузки	Напряжения, МПа		Перемещение, мм
	МКЭ	сумма	
8 т	36		2
10 т	45		3
12 т	54		3
0,7 g	334		10
1 g	338		10
1,3 g	343		10
8 т+0,7 g	334	370	10
8 т+1 g	338	379	10
8 т+1,3 g	343	388	10
10 т+0,7 g	334	374	10
10 т+1 g	338	383	10
10 т+1,3 g	343	392	19
12 т+0,7 g	334	379	19
12 т+1 g	338	388	19
12 т+1,3 g	343	397	19

Выводы. В статье показано, что арифметическая сумма отдельных критериальных величин, полученных из результатов расчетов компонент НДС рамы магистрального тепловоза 2ТЭ10М, не совпадает со значениями, полученными для случая совместного нагружения, особенно с учетом эффекта утонения от коррозии. В ходе работы были найдены места повышенной концентрации напряжений, на которые следует обратить внимание при эксплуатации.

Представленный в статье подход может опираться на технологию обобщенного параметрического описания физико-механических процессов и состояния сложных механических систем [3], трактуя и компоненты нагрузок, и критериальные величины, и механические свойства материалов как обобщенные параметры. При этом необходимо апробировать его для случаев расчета различных машин, в том числе и при стохастическом распределении компонент нагрузок. Также необходимо подобрать подход к оценке влияния утонения от коррозионного износа на напряженно-деформированное состояние. Не менее важным явля-

ется необходимость в математической формализации подхода. Это и составляет направление дальнейших исследований.

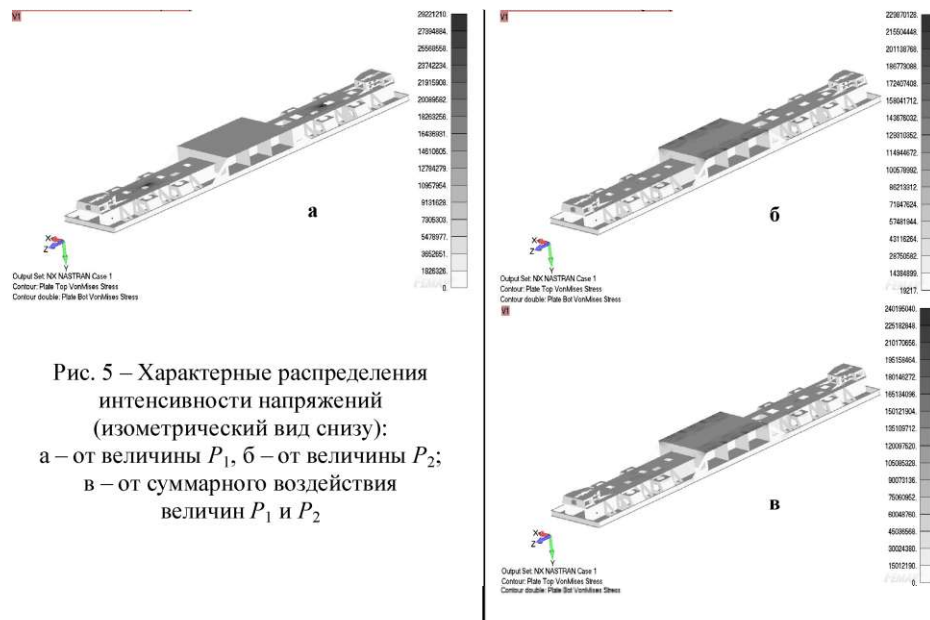


Рис. 5 – Характерные распределения интенсивности напряжений (изометрический вид снизу): а – от величины P_1 , б – от величины P_2 ; в – от суммарного воздействия величин P_1 и P_2

Список литературы: 1. Веретельник Ю.В., Миргородский Ю.Я., Пелешко Е.В., Ткачук Н.А. Параметрические модели элементов сложных систем как основа построения специализированных расчетных систем // Механика та машинобудування. – Харків: НТУ «ХПІ», 2003. – № 1, т. 2. – С.3-8. 2. Орлов Е.А. Параметрический подход к моделированию динамики железнодорожных экипажей // Вісник НТУ «ХПІ». Тем. вип.: „Машиноведение и САПР”. – 2007. – №.33. –С. 77-87. 3. Орлов Е.А. Моделирование воздействия эксплуатационных нагрузок на рамы тепловозов: методы, модели, специализированная САПР // Вісник НТУ «ХПІ». Тем. вип.: „Машиноведение и САПР”. – 2006. – №.24. –С.103-112. 4. Конструкция и динамика тепловозов / Под ред. В.Н.Иванова. – М.: Транспорт, 1974. – 336 с. 5. Овечников Н.Н. и др. Расчет несущего кузова тепловоза как стержневой системы с использованием ЭЦВМ // Тр. ВНИТИ. – Вып..129. – 1968. – С.3-39. 6. Апанович Н.Г. и др. Конструкция, расчет и проектирование тепловозов. – М.: Машиностроение, 1969. – 387 с. 7. Технические требования к проектируемым локомотивам по условиям прочности, динамики и воздействия на путь. – М.: Трансжелдориздат, 1964. – 20 с. 8. Исследование динамики и прочности вагонов / Под ред. С.И.Соколова. – М.: Машиностроение, 1976. – 224 с. 9. Экспериментальные методы исследования деформаций и напряжений: справочное пособие. Под ред. Б.С. Касаткина. – К.: Наукова думка, 1981. – 583 с. 10. Филонов С.П., Гибалов А.И., Быковский В.Е. и др. Тепловоз 2ТЭ116. – М.: Транспорт, 1985. – 328 с. 11. Филонов С.П., Заборов А.А., Ренкунас В.В. и др. Тепловозы 2ТЭ10М, 3ТЭ10М: Устройство и работа. – М.: Транспорт, 1986. – 288 с. 12. Васильева Т.А. Совершенствование методов расчета элементов машин с длительным сроком работы при действии многокомпонентной нагрузки// Вісник НТУ «ХПІ». Тем. вип.: „Машиноведение и САПР”. – 2012. – №.22. – С.27-32.

Поступила в редакцию 16.11.2012

УДК. 539.3:612.76:616.001

О.В. ВЕРЕТЕЛЬНИК, мл. науч. сотр. каф. ТММиСАПР НТУ „ХПИ”;
Н.А. ТКАЧУК, д. т. н., проф., зав. каф. ТММиСАПР НТУ „ХПИ”;
А.Е. БАРЫШ, д. м. н., вед. науч. сотр. Ин-та патологии позвоночника и суставов им. проф. Ситенко АМН Украины, Харьков;
И.Б. ТИМЧЕНКО, ст. науч. сотр. лаб. ортезирования и биоматериалов Ин-та патологии позвоночника и суставов им. проф. Ситенко АМН Украины;
А.А. ДЫННИК, к.м.н. лаб. ортезирования и биоматериалов ин-та патологии и суставов им. проф. Ситенко АМН Украины, Харьков;
А.В. ПОГОРЕЛАЯ, мл. науч. сотр. лаб. ортезирования и биоматериалов ин-та патологии и суставов им. проф. Ситенко АМН Украины, Харьков

АНАЛИЗ НАПРЯЖЕННО-ДЕФОРМИРОВАННОГО СОСТОЯНИЯ ШЕЙНОГО ОТДЕЛА ПОЗВОНОЧНИКА ПРИ ОРТЕЗИРОВАНИИ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ОРТЕЗОВ

У даній роботі представлені результати числових досліджень механічної поведінки шийного відділу хребта із застосуванням ортезування. У розгляді беруть участь п'ять різних типів конструкцій ортезів, як за зовнішньою формою, так і за матеріалом, з яких вони виконані.

Ключові слова: шийний відділ хребта, ортез, напружено-деформований стан.

В данной работе представлены результаты численных исследований механического поведения шейного отдела позвоночника с применением ортезирования. В рассмотрении участвуют пять различных типов конструкции ортезов, как по внешней форме, так и по материалу, из которых они выполнены.

Ключевые слова: шейный отдел позвоночника, ортез, напряженно-деформированное состояние.

This paper presents the results of numerical studies of the mechanical behaviour of the cervical spine with the use of orthosis. Participate in the examination of five different types of orthosis construction as the outer form, and on the materials from which they are made.

Keywords: cervical spine, orthosis, stress-strain state.

Введение. Современное развитие производства полимерных материалов позволило совершенствовать процесс изготовления ортопедических средств фиксации – ортезов. Изготовление из полимерных материалов позволяет получить ортезы в кратчайшие сроки. При этом полученный ортез является индивидуальным и максимально описывает анатомическую форму шейного отдела позвоночника (ШОП). Применяемый такой ортез ускоряет реабилитацию и сокращает сроки пребывания пациентов в стационаре [1]. Применение различных полимеров в изготовлении ортезов приводит к появлению новых конструкций, что соответственно требует приведения численных исследований и анализа напряженно-деформированного состояния (НДС) [1-14].

Данная работа посвящена исследованию ШОП с различными конструкциями ортезов [2, 3].

© О.В. Веретельник, Н.А. Ткачук, А.Е. Барыш,
 И.Б. Тимченко, А.А. Дынник, А.В. Погорелая